

Compte rendu de la réunion publique du 11 février 2016

16 février 2016

Données générales d'information sur la réunion publique :

80 participants

Représentants de Nîmes Métropole (maître d'ouvrage du projet) :

- Élus :
 - o Yvan LACHAUD, président
 - o Christian SCHOEPPER, vice-président délégué à l'optimisation des transports publics, maire de Caissargues
 - o William PORTAL, vice-président délégué à la mobilité et aux transports, président de la commission Mobilité Transports, maire de Marguerittes
 - o Vivian MAYOR, membre du bureau délégué à la coopération transport, adjoint au maire de Marguerittes
 - o Claude de GIRARDI, adjointe au maire de Nîmes déléguée aux aménagements des transports publics, à la circulation et au stationnement, chargée des quartiers Nîmes centre
- Services de Nîmes Métropole :
 - o Nicolas MALLOT, directeur général adjoint à la mobilité
 - o Françoise BATAULT, directrice des investissements transport et TCSP
 - o Olivier ARNAUD, chef de projet mandaté Tram'Bus Diagonal
- Exploitant du réseau Tango :
 - o Fabrice MAYER, directeur Kéolis Nîmes

Durée : 1h48'

Déroulé/temps de parole :

- Présentation de Tram'Bus Diagonal : 35'
- Focus sur les modes de transport et types de bus envisagés : 8'
- Échanges avec le public : 1h05

Les documents présentés au public – présentation de Tram'Bus Diagonal et focus sur les modes de transport et les types de bus envisagés – sont disponibles sur la plateforme participative de Nîmes Métropole Aggloforum :

www.aggloforum.nimes-metropole.fr/projets

Echanges avec le public :

Les échanges avec les participants ont porté sur les thèmes suivants :

- variantes de tracé, notamment les variantes de tracé dans le secteur Est ;
- lien avec les projets d'urbanisme ;
- opportunité de Tram'Bus Diagonal ;
- modalités de concertation ;
- impact sur la circulation automobile ;
- projet d'agglomération.

Variantes de tracé :

- *La variante n°1 se rapproche de Courbessac, un quartier où sont programmés de nouveaux programmes immobiliers. Il y a donc un intérêt à desservir ces populations. Par ailleurs, j'ai effectué un comptage de 7h30 à 7h45 sur la route de Poulx et j'ai recensé 180 véhicules avec une personne venant de Poulx contre 10 allant vers Poulx. Il y a donc un potentiel de personnes à capter sur cet axe pour les transports en commun.*
- *Je veux bien discuter des variantes de tracé proposées mais il est difficile de se prononcer sans connaître le réseau prévu autour de la colonne vertébrale que représente Tram'Bus Diagonal. Par exemple, si la variante n°1 n'est pas retenue, il faut prévoir une ligne de rabattement depuis Poulx. Ou encore, si le projet se fait et que la ligne A actuelle est supprimée, il faut retenir la variante n°1. Mais si le projet se fait et que la ligne A est maintenue, alors on n'a pas besoin de la variante n°1.*
- *Que deviendra la ligne A1 si la variante n°1 de Tram'Bus Diagonal est retenue ?*
- *La variante n°7 [dans le secteur Ouest] vous plaît car elle coûtera moins cher.*
- *Le critère n°1 pour choisir le tracé est la densité. C'est ce qu'a montré une étude du CEREMA. Tram'Bus Diagonal doit donc rechercher la densité maximale, dans le secteur Est comme à l'Ouest avec la desserte du quartier Pissevin.*

Nîmes Métropole indique qu'aucun tracé n'est figé et que les variantes proposées ont toutes leur pertinence. Le débat est ouvert et l'un des objectifs de la concertation est de permettre à Nîmes Métropole de choisir le meilleur tracé possible en prenant en compte les arguments développés par le public durant la concertation. Par exemple, concernant la variante n°1 située dans le secteur Est, il faut trouver un compromis entre l'allongement du temps de parcours et la desserte d'habitants supplémentaires qu'elle engendrerait.

Le maître d'ouvrage précise que le projet de rocade Nord porté par le département prévoit un échangeur au droit de la route de Courbessac, ce qui renforce l'intérêt de la variante n°1.

Il souligne qu'il est encore tôt pour définir exactement la réorganisation du réseau de transport en commun, mais que l'enjeu est bien de construire un réseau de bus complémentaire à Tram'Bus Diagonal, qui aille dans le périurbain pour irriguer au mieux le territoire de Nîmes Métropole et rabattre les lignes sur l'axe structurant Est-Ouest. Une étude de réseau sera effectuée courant 2016 lorsque le tracé de Tram'Bus Diagonal sera connu. Ainsi, si la ligne A est supprimée, le quartier de Courbessac disposera d'une offre de bus car l'idée est de mieux desservir tous les territoires ; c'est également le cas pour le quartier desservi par la ligne A1 qui dessert le quartier Aéroport/Pont de Justice.

Aujourd'hui, le réseau périurbain est essentiellement emprunté par les scolaires. Si Tram'Bus Diagonal associé à des parkings relais et de covoiturage se met en place, alors on peut capter des actifs qui se déplacent aujourd'hui en voiture. C'est ce que l'on constate aujourd'hui au parking relais de l'A 54. Votre expression durant la concertation, complétée par l'analyse en cours de l'Enquête Ménage Déplacement, qui mesure les flux de déplacement dans l'agglomération, et le travail engagé avec le Conseil départemental du Gard pour jumeler les réseaux de transport apporteront beaucoup pour optimiser la réorganisation du réseau autour de Tram'Bus Diagonal.

Concernant la variante n°7, l'enjeu n'est pas financier. Il s'agit de favoriser la performance de la ligne Est-Ouest en réduisant le temps de parcours. En effet, si cette variante était retenue, les économies réalisées seraient réinvesties dans les aménagements d'autres lignes de bus desservant le quartier Pissevin-Valdegour.

Lien avec les projets d'urbanisme :

- *Comment le projet Tram'Bus Diagonal s'articule-t-il avec l'étude urbaine en cours dans le quartier Pissevin ?*
- *Quel lien existe-t-il entre ce projet de transport et les projets d'urbanisme, notamment ceux portés par l'ANRU dans le quartier Mas de Mingue ? Je crains que le développement du projet de transport aille plus vite que celui du projet de l'ANRU et que des erreurs de tracé soient commises.*

Nîmes Métropole indique qu'elle discute et travaille avec la ville de Nîmes pour que les réflexions sur le projet de transport et le projet urbain soient complémentaires.

Dans le quartier Pissevin-Valdegour, trois équipes de maîtrise d'œuvre (architectes et urbanistes) travaillent actuellement pour la ville de Nîmes en prenant en compte les hypothèses de tracé de Tram'Bus Diagonal soumises à la concertation. Une équipe sera désignée en mai et travaillera avec l'équipe de maîtrise d'œuvre (MOE) de Nîmes Métropole désignée depuis janvier 2016 pour les études de projet Tram'Bus Diagonal. Le maître d'ouvrage précise que le MOE Tram'Bus Diagonal comporte non seulement des ingénieurs, mais aussi des architectes et urbanistes, qui connaissent très bien les enjeux urbains associés au projet de transport. Le projet urbain en cours d'élaboration dans le quartier de Pissevin-Valdegour sera affiné à partir de mai 2016 en prenant en compte le tracé choisi par Nîmes Métropole à l'issue de la présente concertation.

Dans le quartier Mas de Mingue, le projet urbain est moins avancé. Les caractéristiques précises de Tram'Bus Diagonal seront donc déjà connues au moment du lancement de réflexion pour dimensionner le projet urbain.

Modalités de concertation :

- *Un panel citoyen doit produire un avis sur Tram'Bus Diagonal. Qui sont les membres de ce panel et comment sont-ils choisis ?*
- *Une réunion publique est-elle prévue dans le quartier Pissevin pour parler en détail du projet, y compris de l'aménagement urbain d'ensemble, avec les habitants du quartier ?*

Nîmes Métropole présente les caractéristiques du panel citoyen Aggloforum. Il est composé de 96 membres choisis par tirage au sort sur les listes électorales dans les 27 communes de l'agglomération, comme c'est le cas pour la désignation des jurés. La collectivité leur a ensuite proposé de devenir « citoyens-acteurs » pendant toute la durée du mandat. Les membres du panel citoyen Aggloforum sont ainsi associés à tous les grands projets de Nîmes Métropole. Leur réflexion – qui se traduit par la production d'un avis argumenté – est parallèle aux procédures de concertation et vient les compléter.

Le schéma de la concertation sur Tram'Bus Diagonal prévoit bien la tenue de réunions publiques dans les quartiers Pissevin-Valdegour, Mas de Mingue et Chemin Bas d'Avignon. Les modalités pratiques de ces réunions publiques seront définies lors des prochaines réunions des conseils de quartier de la ville de Nîmes.

Opportunité du projet :

Un avis a été exprimé sur ce thème pendant la réunion publique :

- *Je voudrais dire que le bus, ce n'est pas un tram. Mais ce projet est bien, nous l'attendons et c'est un TCSP¹.*

Impact sur la circulation automobile :

- *Ce projet aura-t-il un effet sur le périphérique car il est très engorgé ?*
- *Avez-vous étudié l'impact du projet sur la circulation au niveau du Pont de Justice, sur mon commerce (station-service) et sur d'autres commerces ?*

L'un des objectifs de Tram'Bus Diagonal est de réduire la part de la voiture dans les déplacements à l'échelle de l'agglomération et dans le centre-ville de Nîmes. Cela relève de l'intérêt général pour améliorer les conditions de circulation, l'attractivité touristique du territoire et favoriser le commerce.

¹ TCSP : Transport en Commun en Site Propre

A ce stade du projet, le maître d'ouvrage dispose des études préliminaires réalisées lorsque le projet était envisagé en mode tramway. Des études de trafic approfondies et affinées n'ont pas été engagées. Elles le seront lorsque le tracé de Tram'Bus Diagonal sera connu. Elles mesureront les impacts sur les activités existantes et sur la circulation et chercheront à les réduire ou les compenser.

Il n'y a pas de lien direct entre le périphérique et Tram'Bus Diagonal. Toutefois, un report de trafic en faveur des transports en commun peut avoir un impact global sur la circulation automobile à l'échelle du territoire mais on ne sait pas aujourd'hui à quelle hauteur. Un bus de 24 mètres – taille envisagée pour le projet – dispose d'une capacité de 150 voyageurs.

Dans les futures études pour optimiser les déplacements, Nîmes Métropole prendra en compte l'impact des rocade Ouest et Nord et de la réorganisation du réseau de transport en commun, mais aussi celui de la circulation de plus de 700 bus sur le boulevard Talabot, qui engendre un report des voitures sur le périphérique ou d'autres axes routiers. Le maître d'ouvrage travaillera également avec la ville de Nîmes qui élabore son plan local de déplacement.

Projet d'agglomération :

- *Ce projet peut être structurant pour Nîmes Métropole s'il possède une dimension intercommunale. Il est important de poser ce débat dès maintenant. Quelles sont les possibilités d'extension vers Marguerittes et la Vaunage, deux secteurs particulièrement engorgés aujourd'hui ?*

Pour le maître d'ouvrage, on ne peut nier le rôle prépondérant de la ville-centre dans ce type de projet car elle concentre 60% des habitants, 85% des emplois et capte donc la majorité des déplacements. Mais Tram'Bus Diagonal s'inscrit bien dans un contexte intercommunal. Des extensions sont envisageables à terme et des parkings relais sont prévus dès la conception du projet aux portes Est et Ouest de Nîmes (Paloma et Laennec) pour capter les véhicules en provenance de Marguerittes/Saint Gervasy et de la Vaunage.

Nîmes Métropole souligne que lorsqu'une concertation est lancée, le périmètre du projet soumis à la concertation est défini. En l'occurrence, il s'agit d'aller de Paloma jusqu'au CHU. Mais la concertation peut constituer une opportunité pour les citoyens de s'exprimer sur des extensions souhaitées. Ainsi, lors de la concertation sur le projet T1 Écusson, une forte mobilisation a été identifiée en faveur d'une extension de la ligne vers le Sud. Cette question a fait l'objet d'une nouvelle concertation en 2015 qui a abouti à la décision de Nîmes Métropole d'engager l'extension de T1 au Sud vers Caissargues.

Yvan LACHAUD, arrivé en cours de réunion, prie l'assistance de bien vouloir excuser son retard, étant pris par ailleurs et rejoint le public.

M. Christian SCHOEPFER clôt la réunion publique. Il remercie les participants d'être venus et pour la pertinence de leurs questions qui aideront Nîmes Métropole au moment de la décision à l'issue de la concertation. Il invite chacun à continuer à s'exprimer dans les registres mis à disposition dans toutes les communes de l'agglomération et à l'hôtel d'agglomération, ainsi que sur la plateforme participative Aggloforum.